BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III — GDYNIA, 5 października 1934 r. — NR. 27

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

UKŁADY GOSPODARCZE POMIĘDZY POLSKĄ A W. M. GDAŃSKIEM

W numerze 26-m naszego Biuletynu podaliśmy w dosłownem brzmieniu tekst układu pomiędzy Rządem Polskim a Senatem W. M. Gdańska, dotyczącego obrotu produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa wraz z załącznikami, określającemi ilość produktów, jakie ze strony polskiej mają być dostarczone w ciągu roku gospodarczego od 10-go sierpnia 1934 r. do 9 sierpnia 1935 roku.

Poniżej podajemy tekst Protokółu dodatkowego do tegoż układu, zawierający postanowienia co do zbytu produktów gdańskich na rynku polskim.

PROTOKÓŁ DODATKOWY DO UKŁADU O OBROCIE PRODUKTAMI ROLNICTWA, OGRODNICTWA I RYBOŁÓWSTWA.

Przy podpisaniu Układu o obrocie produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa uzgodniono, co następuje:

I. Strona polska nie będzie zgłaszała zastrzeżeń przeciw gdańskim zarządzeniom dotyczącym uregulowania rynku, o ile zarządzenia te są potrzebne do przeprowadzenia tego Układu na gdańskim rynku wewnętrznym, nawet jeśli gdańskie zarządzenia dot. uregulonia rynku obejmują odprawione celnie produkty pochodzące z zagranicy celnej. Zarządzenia te mogą jednak dotyczyć tylko produktów wymienionych w § 1 tegoż Układu; są to:

1) mleko, śmietana, maślanka, mleko chude, mleko kondensowane, proszek mleczny, masło i ser;
2) konie, bydło rogate, cielęta, owce, świnie, drób, mięso i przetwory mięsne oraz smalec;
3) ryby i przetwory rybne;
4) ziemniaki;
5) chleb, bułki i mąka;
6) jaja;
7) pasza (siano, słoma i sieczka);
8) warzywa i jagody (truskawki, porzeczki i agrest), o ile podlegają zarządzeniom o uregulowaniu rynku.

Pozatem zarządzenia o uregulowaniu rynku nie mogą utrudniać stronie polskiej wykorzystania uzgodnionych ilości.

II. W celu zabezpieczenia obustronnych interesów w dziedzinie serów, pomiędzy wyznaczonemi przez obie strony sferami gospodarczemi, przy udziale przedstawicieli obu stron, najpóźniej w przeciągu tygodnia po podpisaniu wyżej wymienionego Układu zostanie zawarte porozumienie, w którem będzie uregulowany wzajemny obrót serami. O ile takie porozumienie nie dojdzie w terminie do skutku, obie strony uregulują tę sprawę w drodze bezpośrednich rozmów w przeciągu następnego tygodnia. Do czasu zawarcia odnośnego porozumienia każda ze stron będzie udzielała odpowiednim sferom gospodarczym i organizacjom drugiej strony pozwoleń sprzedaży na zażądane przez nie ilości.

III. Strona polska oświadcza, że nie będzie przeszkadzała ani utrudniała, z zastrzeżeniem zachowania przepisów weterynaryj-

nych, zbytu gdańskiego bydła hodowlanego do Polski, o ile pochodzi od członków uznanych związków hodowlanych.

IV. W celu zabepieczenia obustronnych interesów w dziedzinie gospodarki rybnej zawarte zostanie najpóźniej w ciągu dwóch tygodni od daty podpisania tego Układu porozumienie pomiędzy oznaczonemi przez obie strony sferami gospodarczemi i organizacjami przy współudziale przedstawicieli obu stron O ile takie porozumienie nie dojdzie w terminie do skutku, obie strony uregulują tę sprawę w drodze bezpośrednich rozmów w ciągu dalszego tygodnia. Do czasu zawarcia odnośnego porozumienia każda ze stron będzie udzielała odpowiednim sferom gospodarczym i organizacjom drugiej strony pozwoleń sprzedaży na żądane przez nie ilości.

Następujące ilości ryb słodkowodnych i morskich oraz przetworów rybnych, pochodzących z połowów gdańskich, będą dopuszczone na obszar Rzeczypospolitej Polskiej w czasie od 1 sierpnia 1934 r. do 31 lipca 1935 r.:

1) Ryby słodkowodne:

	rocznie
a) leszcze żywe i nieżywe, świeże	800 q
b) aloza wędzona (aloza vulgaris)	125 q
c) mieszane żywe i nieżywe świeże: płotki, karpie, wzdęgi, karasie, jazgacze	200 q
d) inne ryby i przetwory rybne	1 q

2) Ryby morskie, żywe i nieżywe świeże i przetwory rybne:

	rocznie
a) flondry:	
świeże	25 q
wędzone	250 q
konserwy	25 q
b) śledzie bałtyckie:	
świeże	25 q
wędzone	1000 q
marynaty i konserwy (rolmopsy w occie, w sosie pomidorowym i zaprawach) itp.	300 q
c) szproty:	
świeże	25 q
wędzone	13000 q
konserwy	6720 q
równa się 16000 skrzyniom o wymiarach przyjętych w handlu w chwili podpisania	
marynaty (anchois, appetitsylt)	75 q
d) dorsze:	
świeże	25 q
wędzone	50 q
konserwy	150 q
e) łososie i troć morska:	
świeże	150 q
wędzone w kawałkach	200 q
w połówkach	30 q
konserwy z łososia	25 q
f) węgorze:	rocznie
świeże	10 q
wędzone	75 q
w galarecie	25 q
w oliwie	25 q
g) certy:	
świeże	2000 q
marynowane	500 q
wędzone	500 q
h) jesiotry:	
świeże	10 q
kawior jesiotrowy	5 q
i) kawior z innych ryb: niefarbowany i niepreparowany chemicznie	3 q
k) kraby świeże i przyrządzone	25 q
l) minogi:	
świeże	5 q
przyrządzone	1000 q
m) miętusy	5 q
n) inne ryby i przetwory rybne	1 q

V. W porozumieniach wymienionych pod liczbami II i IV będą między innemi ustalone drogi transportu, przez które powyżej wymienione ryby i przetwory rybne, jakoteż ser będą przesyłane. Ponadto porozumienia te będą zawierały zobowiązanie strony gdańskiej, że dopuszczone do przywozu do Polski ilości ryb i przetworów rybnych oraz sera nie będą przekroczone, oraz będą przewidywały kary umowne na wypadek przekroczenia.

Przesyłki z Gdańska do Polski mają być zaopatrzone w zaświadczenia wystawione przez stronę gdańską, z których wynika, że przesyłka dokonana jest w ramach dopuszczonych ilości. Odpisy odnośnych zaświadczeń prześle strona gdańska niezwłocznie Komisarzowi Generalnemu Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku.

VI. Jeśli produkty, objęte tym Układem i sprowadzone z celnej zagranicy na teren Wolnego Miasta Gdańska mają być przeznaczone do użytku na obsz. W. Miasta, to przed dopuszczeniem do użytku, przewodniczący, wyznaczeni stosownie do § 10 tego Układu, winni ustalić, czy dopuszczenie do użytku nie sprzeciwia się ustępowi 1 § 6 tego Układu.

Przepis ten nie odnosi się do ilości określonych w zał. II tego Układu.

VII. Każda przesyłka produktów przytoczonych pod liczbami II i IV niniejszego protokółu dodatkowego, które pochodzą z zagranicy celnej i przeznaczone są do dalszego wywozu na obszar Rzeczypospolitej Polskiej, będzie zaopatrzona w zaświadczenie strony gdańskiej, stwierdzające pochodzenie tej przesyłki. Odpisy odnośnych zaświadczeń prześle strona gdańska niezwłocznie Komisarzowi Generalnemu Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku.

VIII. Na wypadek, gdyby strona polska wyznaczyła centralę dla odbioru gdańskich produktów wymienionych w Układzie, centrale te przejmą gwarancję odbioru ustalonych lub uzgodnionych ilości; porozumienia przewidziane w § 3 Układu winny postanowić, że gdańskie sfery gospodarcze i organizacje przejmą na siebie gwarancję dostarczenia tych ilości.

IX. Na wypadek rozwiązania jednej z Central Gospodarczych, biura centralnego lub innej organizacji, które stosownie do § 4 Układu i do punktu VIII niniejszego protokółu dodatkowego, oraz stosownie do porozumień wymienionych w § 3 Układu zobowiązane są do odbioru lub dostawy, jak i na wypadek zmiany formy prawnej tych organizacyj, strona, która stosownie do § 3 Układu wyznaczyła organizację, będzie dbała o to, aby prawa i obowiązki wynikające z tych porozumień przejęte zostały niezwłocznie przez innego kontrahenta.

X. Niniejszy protokół dodatkowy stanowi integralną część Układu o obrocie produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa i pozostaje w mocy tak długo, jak wspomniany Układ.

Gdańsk, dnia 6 sierpnia 1934 r.

Za Rząd Polski:
(—) Papée.

Za Senat Wolnego Miasta Gdańska:
(—) Dr. Rauschning.

Pozatem w dniu podpisania układu i protokółu dodatkowego, t. zn. 6. VIII. 1934 r. Komisarz Generalny R. P. w Gdańsku wystosował do Prezydenta Senatu W. M. Gdańska pismo treści następującej:

Panie Prezydencie Senatu!

W związku z podpisaniem w dniu dzisiejszym Układu o obrocie produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa mam zaszczyt zapewnić Pana, iż Rząd Polski przy przywozie artykułów wymienionych w załączniku II do wspomnianego porozumienia i w ilościach w tym załączniku przewidzianych, zastosuje do tych produktów zwolnienia od cła, o ile zwolnienia takie znajdą podstawę prawną w obowiązujących przepisach celnych, względnie jeśli takiej podstawy niema, zastosuje do nich najniższą dopuszczalną stawkę celną.

Proszę przyjąć, Panie Prezydencie Senatu, wyrazy mego wysokiego poważania.

(—) Papée.

Wreszcie w osobnym protokóle obie strony ustaliły, iż rok gospodarczy w zrozumieniu podpisanego układu liczyć należy od 10 sierpnia do 9 sierpnia każdego roku.

O POPRAWĘ REALIZACJI ZALICZEŃ KOLEJOWYCH

Brak zaufania sprzedawcy do kupującego przejawia się między innemi i w tem, że albo żąda zapłaty w gotówce odrazu przy odbiorze towaru, co jest wszakże możliwem jedynie przy tranzakcjach bezpośrednich, albo też przez nakładanie zaliczenia pod wszelkiemi jego postaciami.

Dziś chcemy zająć się wyłącznie kwestją zaliczeń kolejowych, przedstawiają one bowiem, przy obecnej ich organizacji, dokuczliwą bolączkę dla życia gospodarczego Gdyni.

Kolej przy pobieraniu zaliczenia, będąc równocześnie przewoźnikiem, spełnia rolę inkasenta, do którego wysyłający towar ma całkowite zaufanie. Wysyłający wie, że kolej nie wyda przedtem towaru, zanim odbiorca nie zapłaci sumy zaliczenia.

A jednak przy obsłudze zaliczeniowej stale się słyszy wyrazy niezadowolenia i narzekania na tę instytucję. Są więc zapewne braki w jej organizacji, które kolej, jako przedsiębiorstwo użyteczności publicznej i o niezwykłej wadze dla całokształtu życia gospodarczego winno je usunąć. Chodzi o termin wypłaty zaliczenia, w którym jest ono wypłacane nadawcy towaru po zainkasowaniu go od odbiorcy.

Obliczenie czasokresu trwania tej manipulacji jest proste. Stanowi on sumę dni trwania przewozu kolejowego plus, maximalnie, 3 dni na przekaz pieniędzy, względnie powiadomienie ekspedycji towarowej w miejscu nadania towaru przez stację odbiorczą o wykupieniu zaliczenia. W najgorszym wypadku cała rzecz winna być załatwiona w ciągu 10 dni. Tymczasem w praktyce termin zrealizowania zaliczenia przeciąga się niejednokrotnie znacznie dłużej.

Dzieje się to wskutek tego, że stacja inkasująca sumę zaliczenia, odprowadza ją do swojej centrali finansowej, powiadamiając stację nadania towaru, że zaliczenie jest zainkasowane i może być wypłacone nadawcy towaru.

Jednak przy okienku wypłaty zaliczeń z powodu braku pieniędzy, wypłaty się odmawia nieraz całemi tygodniami, pomimo, że kolej pieniądze zainkasowała, nie robiąc zresztą tego za darmo i zainkasowane pieniądze wprowadziła do swego obrotu. Gdyby tak po-

stąpił bank lub ekspedytor — instytucje prywatne naraziłyby się niewątpliwie na wielkie przykrości, a conajmniej na utratę zaufania i klienteli.

Na podobny stan rzeczy w instytucji państwowej, zresztą monopolisty, jeśli chodzi o kolejowy przewóz towarów, klijent zmuszony jest patrzeć inaczej i z nim z konieczności się godzić.

Ekspedycja towarowa, jeśli chodzi o gospodarkę pieniężną jest, a przynajmniej ma polecenie być, samowystarczalną. Nie wypłaca, dopóki nie otrzyma jakichś wpływów, z tytułu zaliczeń kolejowych, których inkaso przeprowadza, frachtu i t. p. Gdy wpływy danej ekspedycji kolejowej są większe, a przynajmniej równe wypłatom, manipulacje zaliczeniowe trudności nie przedstawiają. W odwrotnym jednak wypadku powstają zwłoki, stanowiące najzupełniej słuszny powód do niezadowolenia i narzekań ze strony klijenteli kolejowej.

Jeżeli taki wypadek zachodzi sporadycznie, mówi się poprostu, że jest to wypadek i przechodzi się nad tem do porządku dziennego, jeśli jednak powtarza się to chronicznie, to musimy wtedy powiedzieć, że jest to wada organizacyjna.

W Gdyni, niestety, te rzeczy mają wszelkie cechy stanu chronicznego. Odpowiednie czynniki muszą nareszcie zrozumieć, że Gdynia jest portem i, że tu kolej musi działać o 100% sprawniej, aniżeli gdzieindziej, hamuje bowiem inne związane z nią gałęzie pracy portowej, i że tu usterki, jakie się widzi obecnie, winny być niezwłocznie i radykalnie usunięte. Ruch towarów w porcie jest obustronny t. zn. przychodzą do Gdyni towary, kierowane na eksport, wszakże wpływy kasowe, w postaci samego przewoźnego, nie są tak znaczne, by mogły zrównoważyć sumę zaliczeń, jakie nakładają ekspedytorzy na partje towarów importowanych za wyłożone cło i swoje koszty oraz kupcy za całość należności wysyłanych przesyłek. W równym stopniu dotyczy to ekspedycji kolejowej w porcie jak i w mieście.

By zdać sprawę, jak wielkiego znaczenia jest ta rzecz dla gospodarczego rozwoju Gdyni, weźmy parę przykładów. Przemysł rybny i wędzarniczy Gdyni wysyła swe towary niemal wyłącznie za zaliczeniem. Zaliczenia pocztowe wpływają bardzo szybko i regularnie, że są to przytem kwoty małe, nie mają większego znaczenia. Kwoty zaliczeń kolejowych są większe i tu kwestja zwłoki jednego dnia nawet, gra poważną rolę. Ryby, bądź ich przetwory, jako artykuły łatwo się psujące, są wysyłane zazwyczaj za frachtem pospiesznym, czyli że za dzień, lub za dwa, są już na miejscu przeznaczenia i kolej inkasuje zaliczenie. Przekaz zaliczeń, względnie zawiadomienia, jak to już wyżej nadmieniliśmy, nie powinien trwać dłużej jak 3 dni. Wypadłoby więc, że zaliczenie winno wpłynąć do nadawcy towaru po pięciu, najdalej po siedmiu dniach od chwili nadania towaru, nie mówiąc oczywiście, o wyjątkowych i sporadycznych wypadkach zwłoki.

Tymczasem w okresach największego nasilenia ruchu, zaliczenia z reguły są realizowane przez kolej w tej branży z ogromnem opóźnieniem.

W paru wypadkach o mało nie przyprawiło to kilku przedsiębiorstw o katastrofę. Wszystkie zresztą przedsiębiorstwa w Gdyni i na Wybrzeżu walczą z brakiem kapitałów obrotowych.

Jeśli takie przedsiębiorstwo egzystuje, to ma zazwyczaj zaledwie na pokrycie jedno lub dwutygodniowej normalnej produkcji. W sezonie wszakże praca trwa niejednokrotnie i przez 24 godziny, przez co umniejsza się proporcjonalnie i stosunek kapitałów obrotowych do dokonanych w pewnym okresie czasu obrotów. Stąd też dla zachowania równowagi i obrót kapitałem musi być odpowiednio szybszy i bardziej intensywny. Jeśli teraz takie przedsiębiorstwo całą swą produkcję wysyła za zaliczeniem, to kolej pomijając to, że nie może zatrzymywać ponad konieczną potrzebę cudzych pieniędzy i wprowadzać ich do swego obrotu, winna, jako przedsiębiorstwo użyteczności publicznej, w dobrze zrozumianym interesie własnym i całości gospodarki narodowej, doręczać je najszybciej nadawcy towaru, zmniejszając czas realizacji zaliczeń do najniezbędniejszego minimum.

W tym samym stopniu jest ta sprawa ważną n. p. i dla przemysłu spedycyjnego. Przecież na porządku dziennym zdarza się, że ekspedytor robi wykład na cło za swojego klijenta i pobiera je potem za zaliczeniem od niego wraz ze swemi kosztami. Tu sumy sięgają poważnych kwot, a przecież nie mamy w Gdyni, tak bardzo zasobnych domów spedycyjnych, by mogły wykładać każdą sumę i czekać na jej wpływ po parę tygodni.

Między temi dwoma wszakże rodzajami cytowanych przedsiębiorstw, jest ta poważna różnica, że możliwości zdobycia dodatkowych środków obrotowych, któreby zastąpiły kwoty zamrożone na kolei, sa całkowicie inne. Domy ekspedycyjne są zazwyczaj przedsiębiorstwami większemi, choćby w tem znaczeniu, że operują większemi kwotami. Mają przez to względnie mieć mogą, dostęp do banków, które mogą zaliczkować w pewnym stopniu kwity zaliczeniowe, aczkolwiek to nie rozwiązuje całkowicie sprawy. Przedsiębiorstwa rybne, mniejsze z natury rzeczy, sezonowe, operujące mniejszemi kwotami, nie mogą skutecznie współpracować z bankami, chociażby ze względu na koszty manipulacji, jakie banki liczą w stosunku do sumy kwitu zaliczeniowego. Zresztą banki wogóle nie chcą finansować tych operacyj, bowiem ryby, jako towar łatwo

się psujący, sam w sobie przy sporze lub odmowie podjęcia przesyłki przez odbiorcę, traci całkowicie swą wartość i nie daje bankowi najmniejszej rękojmi.

Zacytowaliśmy dwa przykłady zaczerpnięte z dwóch całkowicie odrębnych branż. Inne przedsiębiorstwa odczuwają to w równie dotkliwy sposób.

Wniosek jest jasny: — kolej, jako przedsiębiorstwo użyteczności publicznej, winna pierwsza pójść po wytycznej linji obecnego nastawienia gospodarczego, zmierzającego w kierunku przyspieszenia cyrkulacji pieniądza i zastąpić go, jako takiego, jego surogatem.

Praktyczne rozwiązanie tej sprawy jest całkowicie możliwem. Jeżeli te czy inne przedsiębiorstwa handlowe, czy przemysłowe mają utrudniony lub wogóle zamknięty dostęp do banków, to ma go niewątpliwie kolej. Winna więc uzyskać w Banku Polskim w wysokości odpowiedniej kredyt i regulować niezwłocznie czekami na ten bank, zainkasowane zaliczenia, natychmiast po powzięciu o tem pierwszej wiadomości.

Najmniejszego ryzyka kolej nie ponosi, a dla swoich zleceniodawców uczyniłaby niewątpliwie słusznie im należne udogodnienia.

Jan Czaiński.



KONFERENCJA W SPRAWIE ROZPORZĄDZENIA WYKONAWCZEGO DO USTAWY STEMPLOWEJ.

W dniach 3 i 4 bm. odbywały się w Izbie konferencje z przybyłym na zaproszenie Izby naszej do Gdyni naczelnikiem Wydziału Ministerstwa Skarbu p. A. Rosenkranzem. Przedmiotem obrad, w których wzięli udział przedstawiciele portowych sfer gospodarczych, było zaznajomienie tych sfer z opracowanym projektem rozporządzenia wykonawczego do nowej ustawy stemplowej. Rozporządzenie to przewiduje cały szereg ulg w opłatach stemplowych od dokumentów, sporządzanych przez firmy portowe w związku z wykonaniem czynności, dotyczących handlu i transportów morskich. Przypomnieć przy tem należy, że obecna konferencja jest już drugą naradą Naczelnika Rosenkranza z przedstawicielami sfer portowych w tej samej sprawie, co świadczy o wadze, jaka do jej właściwego rozwiązania jest przydawana. Chodzi mianowicie o to, aby usunąć w transakcjach zawieranych w Gdyni, wszelkie utrudnienia, które stawiają Gdynię w położeniu gorszem niż inne porty zagraniczne.

W SPRAWIE POMOCY POWODZIANOM.

Na zebraniu Związku Izb Przemysłowo-Handlowych R. P. odbytem we Lwowie w dn. 4 z. m. zapadła jednomyślnie uchwała, wyrażająca całkowitą solidarność Związku z postanowieniami poszczególnych izb oraz zrzeszeń społeczno - gospodarczych w sprawie udziału sfer gospodarczych przez izby reprezentowanych w akcji pomocy ofiarom powodzi.

Jak wiadomo Izby wezwały w swoim czasie wszystkie przedsiębiorstwa przemysłowe, handlowe i finansowe do dobrowolnego opodatkowania się na ten cel, przyczem jako normę minimalną ustalono 15% zasadniczej ceny wykupywanego przez dane przedsiębiorstwo świadectwa przemysłowego.

Wezwanie izb nie pozostało bez skutku i wiele przedsiębiorstw pospieszyło złożyć ofiary, często w wysokości wielokrotnie nawet przekraczającej wskazaną wyżej normę. Jednak z porównania wpływów rzeczywistych z tego źródła, z kwotą jaka powinna być osiągnięta, widać, że dotychczas jeszcze nie wszystkie przedsiębiorstwa spełniły ten obywatelski obowiązek.

Dlatego też izby przemysłowo - handlowe zwracają się za naszem pośrednictwem do wszystkich przedsiębiorstw, które jeszcze nie złożyły ofiar na rzecz powodzian, lub też wpłaciły narazie sumy mniejsze, aby zechciały jaknajrychlej bądź wpłacić odnośne kwoty, bądź też złożyć deklaracje, określające terminy i wysokość wpłat, na ręce miejscowych komitetów pomocy ofiarom powodzi.

Równocześnie izby zwracają się do wszystkich przedsiębiorstw jako pracodawców, z prośbą o współdziałanie w inkasowaniu ofiar od swych pracowników, przez potrącanie im przy wypłacie zarobków sum dobrowolnie zadeklarowanych, zarówno przez pracowników umysłowych, jak i fizycznych. Zebrane sumy należy wpłacać do P. K. O. w Warszawie na konto Ogólno - Polskiego

Komitetu Pomocy Ofiarom Powodzi Nr. 2.200. zaś na prowincji — na konto właściwego komitetu wojewódzkiego.

GDYNIA OTRZYMAŁA JESZCZE JEDNO DALEKIE POŁĄCZENIE LINJOWE.

W tych dniach przybywa do Gdyni poraz pierwszy statek nowej linji Gdynia — Australja, z odjazdami raz w miesiącu, w obie strony.

Statki nowej linji należą do Alfreda Holta & Co., udziałującego swemi statkami również w linji Gdynia — Daleki Wschód. Maklerem nowej linji jest Polska Agencja Morska w Gdyni. Dotąd mieliśmy już linjowe połączenie z Australją statkami Wilh. Wilhelmsena w Oslo (makler Bergenske), które bądź docierały do Gdyni, bądź przeładowywały ładunek gdyński w Göteborgu. Uruchomienie nowego połączenia z portami australijskiemi: Adelaida, Melbourne, Sydney, Brisbane, Newcastle i in. przyczyni się niewątpliwie do ożywienia wymiany towarów pomiędzy najodleglejszą od nas częścią świata, a obszernym lądowym i morskim obszarem ciążenia Gdyni.

OTWARCIE LINJI TELEFONICZNEJ POMIĘDZY GDYNIĄ A SZWECJĄ.

15. IX. r. b. nastąpiło otwarcie nowej linji telefonicznej na bezpośrednim przewodzie łączącym Gdynię z Sztokholmem.

Nie bacząc na odległość, która stanowi 1660 kilometrów, rozmowa słyszana jest bardzo dobrze.

W związku z tem od dn. 21. IX. r. b. opłata za trzyminutowe rozmowy została obniżona przeciętnie o 5 zł. Szwecja została podzielona na 4 strefy 3 min. Rozmowa z I. strefą, w która wchodza ważniejsze ośrodki jak Malmö, Kalmar, Helsingborg, Karlshamn, Karlskrona kosztuje 3 minuty 11 zł. 34 gr. z II strefą — Stockholm, Norköping, Göteborg, Upsala — 14 zł. 58 gr. z III strefą — 17 zł. 82 gr. i IV strefą — Kiruna, Luneia 22 zł. 06 gr.

OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO ZA MIES. WRZESIEŃ 1934 R.

Według danych prowizorycznych obroty towarowe za miesiąc wrzesień przedstawiają się następująco:

Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym oraz wnętrzem kraju wyniósł 649.853,4 t. (w sierpniu 662.055,7 t.) Z cyfry tej na przywóz przypada 87.444.7 t. (w sierpniu 80.941,9 t.), a na wywóz 552.515 t. (w sierpniu 574.335,7 t.)

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem oraz wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł 9.893,7 t. (w sierpniu 6.778,1 t.)

Przywóz	w tonach
Owoce świeże	1.101
śledzie	3.567
fosforyty	12.622
żużle Thomasa	7.802
nasiona oleiste	9.680
skóry	2.351
ruda żel.	2.301
piryty	9.485
złom żel.	22.435
bawełna i odp.	5.000

Wywóz	w tonach
Słód	1.265
bekony	1.521
jaja	1.790
cement	877
węgiel eksport.	454.596
bunkier	19.080
koks	25.662
brykiety	200
cukier	4.402
makuchy	1.332
soda	1.468
nawozy azot.	3.300
drzewo tarte	13.781
dykty i forniery	513
metale różne	4.631
wyroby żel. i stal.	2.430
szyny kolej.	6.454

Szczegółową analizę obrotów towarów za wrzesień podamy w następnym numerze.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC WRZESIEŃ 1934 R.

Zamiast corocznej jesiennej zwyżki frachtów, w tym roku niespodzianie panuje tendencja zniżkowa. Należy to przypisać w pierwszym rzędzie temu, że eksport z krajów skandynawskich i Rosji jest w stosunku do ubiegłych lat bardzo mały i, co zatem idzie, panuje nadmierne zaoferowanie tonażu.

Anglja.

Eksport tarcicy jest nadal dość duży, jednakże mniejszy, niż w poprzednim miesiącu. Poza statkami linij regularnych zafrachtowano cały szereg trampów po niezmienionych stawkach, t. j. za cało-statkowe ładunki z Gdańska do Londynu płacono ca. 27) — net, a do Hullu ca. 34) — do 36) — Baltwood gross. Wysoka ta stawka tłumaczy się tem, że w Hull nadal jest przepełnienie w dokach i statki muszą czekać ca. 8 — 10 dni na wolne miejsce do wyładunku.

Z Gdyni eksport do portów angielskich w miesiącu wrześniu był mniejszy, jak w miesiącu poprzednim. Wyekspedjowano następujące statki:

2 duńskie po 650 stds.do Londynu S.C.D.
1 gdański 1400 stds. do Londynu S.C.D.

Do Hull załadowano 2 partje po ca. 400 stds. na większe statki, które później kompletowały w Gdańsku. Do pozostałych portów Anglji nie wyekspedjowano żadnych statków, jednakże należy się spodziewać bardziej ożywionego ruchu w miesiącu następnym.

Holandja.

Eksport trzymał się w granicach normalnych i statki linij regularnych były w stanie przewieźć wszelkie partje, przeznaczone do tego kraju.

Belgja.

Jak zwykle, w pierwszych dniach miesiąca wyekspedjowano całą ilość statków trampowych ze zbożem na terminowe dostawy. Za zboże płacono 3/9 w złocie do 4/— w złocie zależnie od wielkości partji i miejsca ładowania. Wielką trudność przy eksporcie zboża przedstawia fakt, że większość spichrzów znajduje się w mieście, dokąd mogą dojść tylko mniejsze statki z małem zanurzeniem. To też stawki frachtowe za zboże do ładowania w mieście, są wyższe niż przy innych miejscach. Eksport drzewa do Belgji trzymał się w normalnych granicach, jednakże dało się odczuwać natężenie w eksporcie podkładów.

Danja.

Importerzy zbożowi, duńscy, którzy pierwsze swe zapotrzebowania pokryli w Szwecji i Francji, narazie kupują tylko mniejsze ilości. To też rynek frachtowy w tym kierunku jest bardzo spokojny przy niskich stawkach.

Węgiel.

Frachtowanie węgla utrzymało się w miesiącu wrześniu na tym samym poziomie co i w poprzednim miesiącu. Znane są następujące kontrakty, zawarte w miesiącu wrześniu:

Francja:

1000 ton	Le Tréport	frcs. 28,—	za tonę
2000 „	La Pallice & Tonnay Charente	30,—	„
2100 „	La Rochelle	29,50	„
1800 „	Rouen	26,—	„
1600 „	Rouen	27,—	„
2400 „	Rouen	25,—	„
2200 „	Dieppe	24,—	„
1100 „	Le Havre	27,—	„
3200 „	Bordeaux	28,—	„

Irlandja:

1600 ton	Limerick	sh 7/3	za tonę
1800 „	Limerick	6/7½	„
1700 „	Limerick & Foynes	7/—	„
1600 „	Cork	6/6	„
1650 „	Cork	6/3	„
2500 „	Cork	5/6	„
1700 „	Cork	6/3	„
1100 „	Cork	7/6	„
1800 „	Dundalk	6/6	„
1550/1700	Dundalk	6/6 6/9	„
1600 ton	Dundalk	6/6	za tonę
1200 „	Galway	8/—	„
4500 „	Dublin	4/6	„
3300 „	Dublin	4/9	„
2600 „	Dublin	5/3	„
2000 „	Rosslare	5/6	„

Belgja:

3600 ton	Belgja	3/7½	za tonę
2300 „	Antwerpja	4/9	„

Holandja:

2500 ton	Amsterdam	5/—	„
3000 „	Rotterdam	4/9	„

Morze Śródziemne:

9200 ton	Venice, Triest, Ancona	9/9	za tonę
64/6800 „	„ „ „	9/9	„
7500 „	„ „ „	9/9	„
6000 „	„ „ „	9/9	„
7/7800 „	Venice, Triest	9/9	„
5500 „	Piräus	10/—	„
6000 „	G. S. S. L.	9/—	„
7500 „	G. S. S. L.	8/6	„
6500 „	Aleksandrja	8/11	„
9000 „	Oran/Algier	9/9	„
4800 „	Triest, Pola, Fiume	9/9	„
52/5800 „	Civita Vecchia	9/—	„
	Venice, Triest, Ancona	9/9	„
52/5800 „	GSSL, Porto Ferraio Torre, Bagnoli	8/9	„

Pozatem zafrachtowano około 20.000 ton węgla do Holtenau statkami o wielkości ca. 4000 ton po stawce frachtowej sh. 4/3 za tonę.

NOWY WICEKONSUL HOLANDJI W GDYNI.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej udzielił exequator Panu J. M. Vaes, jako wicekonsulowi honorowemu Holandji na obszar powiatu Morskiego i m. Gdyni z siedzibą w Gdyni.

Z ŻYCIA KUPIECTWA W GDYNI.

W poniedziałek, dnia 24 września rb. odbyło się plenarne zebranie Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Gdyni.

Zebranie zagaił p. Prezes Dr. Smoleń, witając reprezentanta Izby Przemysłowo - Handlowej p. Michała Korytowskiego, dyrektora Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu p. Jerzego Radojewskiego, reprezentantów prasy, członków Towarzystwa oraz gości.

Po odczytaniu protokółu z ostatniego zebrania, kierownik Sekretarjatu p. Andrzejew-

ski zreferował komunikaty Centrali oraz zdał sprawozdanie z prac branżowych Towarzystwa.

Następnie zabrał głos p. Dyrektor Radojewski, który w obszernym referacie omówił najaktualniejsze zagadnienia handlu oraz zapoznał zebranych z pracami ustawodawczemi Rządu. W dyskusji nad referatem zabierali głos pp.: Anflinkowa, Bucholtz, Mager, Mikołajczyk, Rotstat, Skrobiszewski, Smogulecki, Turzański i inni, a wyjaśnień udzielili pp. Korytowski i Radojewski.

W wolnych głosach i wnioskach omawiano sprawę badania ksiąg handlowych, opłat stemplowych i inne aktualne zagadnienia.

WIADOMOŚCI MORSKIE

ZWOŁANIE KONFERENCJI ŻEGLUGOWEJ W LONDYNIE.

W przygotowaniu jest międzynarodowa konferencja wielkiej wagi w sprawach zwalczania kryzysu żeglugowego. Pierwotny termin tej konferencji w Londynie przewidywany był na 1 października rb.; nikt jednak zaproszenia na ten termin nie dostał i widocznem się stało, że konferencja jest odłożona przynajmniej na listopad. Pamiętać należy, że od okresu, mniejwięcej pół roku temu, kiedy z kół angielskich wyszły pierwsze pogłoski o bliskiem zwołaniu międzynarodowej konferencji w sprawach żeglugowych, dużo się zmieniło: weszła w życie francuska ustawa Tasso, zapewniająca subwencję 150 mil. franków dla towarzystw okrętowych zasadniczo na podtrzymanie ruchu okrętowego, ale głównie dla ułatwienia sytuacji w żegludze trampowej, oraz z włączeniem subwencyj na renowację floty na stoczniach francuskich; została również zapowiedziana urzędowo wobec parlamentu angielska subwencja dla trampingu w wysokości 2 mil. funtów, również z tendencją zasadniczego poparcia dla przemysłu budownictwa okrętowego. Prócz tego faktem się stały: zblokowanie się armatorów skandynawskich, z przyciągnięciem do siebie armatorów holenderskich i niemieckich, w związku trampów drzewnych — Norwoodzie, przy równoczesnem silnem zaangażowaniu się Anglji w tegorocznym sowieckim eksporcie drzewa, jak również zawarcie ze strony Anglji umów z państwami bałtyckiemi i Związkiem Sowieckim w sprawie uprzywilejowania przewozów pod banderą brytyjską. Niespodzianie armatorzy angielscy wzięli znacznie większy udział niż zwykle w kampanji eksportowej drzewa północnego: tegoroczna ekspedycja do morza Karskiego składa się wyłącznie z angielskich statków. Przytem bandera angielska wystąpiła wyraźnie jako czynnik zniżkowy w chwili dyktowania przez Norwood stawek frachtowych już z pewnem powodzeniem podniesionych. Jednocześnie prasa żeglugowa angielska podkreśla, iż angielskie płace marynarzom są najwyższe w Europie, co źródła skandynawskie prostują, wskazując na to, że w szwedzkiej marynarce naprzykład płace bynajmniej nie są niższe.

Równocześnie W. Brytanja, mimo możliwej ostrej opozycji Kanady, Południowej Afryki i innych części Imperjum już się zdaje skłaniać do przeprowadzenia prawa o wyłączności przewozów pomiędzy częściami imperjum dla bandery brytyjskiej. Precedens już istnieje w przeprowadzeniu odpowiedniej ustawy francuskiej, zredagowanej bądź co bądź w ostrożnej formie fakultatywnej. Ożywienie frachtowe w kierunku Dalekiego Wschodu i La Platy, to ostatnie przewyższające rozmiary sezonowe, stwarza jeszcze jeden dodatkowy czynnik. Niewątpliwie dają się już zauważyć lekkie początki ożywienia w krajach północnej Europy, np. ożywienie przemysłowe w Szwecji, dobra konjunktura eksportowa w Finlandji itd.

Jeśli Norske Handels og Sjöfartstidende w Oslo nie bez obawy mówi o konferencji projektowanej w Londynie w celu wypracowania międzynarodowego planu *rozbiórki* tonażu, to angielski Fairplay, prostując, mówi o rozbiórce i o *unieruchamianiu,* jako o celach konferencji. Jasne jest, że o ile Wielka Brytanja ma znaną druzgocącą przewagę w przemyśle okrętowym przy jednoczesnej tendencji lekkiego kurczenia się swego 20 mil. tonowego handlowego tonażu, to zapraszanie na konferencję międzynarodowej rozbiórki byłoby zbyt egoistyczne i imputować tak błędnie egoistycznego kroku Anglji nie można: konferencja będzie miała zadania *szersze.* Stwierdzić bowiem wypada, że o programie konferencji ściśle nic nie wiadomo. Ma ona być konferencją prywatną przy udziale przedstawicieli conajmniej 17 państw morskich. Jako ogólny cel konferencja będzie miała za zada-

nie zmniejszyć nadmiar podaży tonażu i uzdrowić warunki w żegludze z uwzględnieniem rozbieżnych interesów poszczególnych flot handlowych, oraz w znacznej mierze również przemysłu okrętowego.

ROZWÓJ RUCHU TURYSTYCZNEGO STAŁ SIĘ BODŹCEM DO URUCHOMIENIA MOTOROWCÓW NOWEJ LINJI.

Svenska Lloyd nie ukrywa, iż tegoroczny rekordowy ruch turystyczny jego statkami na linji Szwecja—Anglja ośmielił jego do przyśpieszenia budowy 3 motorowców towarowo-pasażerskich i uruchomienia ich na linji Göteborg — Morze Śródziemne. Dokładne liczby dla ruchu pasażerskiego w tegorocznym sezonie pomiędzy Szwecją a Anglją jeszcze nie są ogłoszone: pewne jest jednak, że przewyższają one zeszłoroczne o 35%.

Nowe jednostki Svenska Lloyd dla linji śródziemnomorskiej mają po 10 miejsc pasażerskich, są więc tego typu co nasz „Lech", podchodząc pod przepisy dla statków towarowych. Nośność statku — 2.700 ton, pojemność netto — ok. 1.100 ton. Podróż okrężna trwać będzie 5—6 tygodni, cena turystycznego biletu z wyżywieniem — 450 koron szwedzkich.

PIERWSZA WOLNA STREFA W STANACH ZJEDNOCZONYCH.

Przyjęcie przez kongres ustawy o wolnych portach, pozwalające towarzystwom prywatnym tworzyć wolne porty, dało już swój plon w postaci tworzącej się Wolnej Strefy w Nowym Yorku. Port powstanie na Staten Island, na redzie N. Yorku. Celem uruchomienia tej strefy będzie rozwój handlu tranzytowego, w szczególności rozwoju stosunków handlowych z Ameryką Południową. Głównemi towarami tranzytowemi Stanów Zjednoczonych są w chwili obecnej: cukier biały, banany, oleje itd. Rozwój ruchu w strefach wolnocłowych obiecuje powiększyć listę tych towarów.

WZROST PRZEWOZÓW FLOTY RUMUŃSKIEJ I WĘGIERSKIEJ.

Flota rumuńska w ruchu własnych morskich portów Rumunji zajęła w dziesięcioleciu 1924-33 r. czwarte miejsce z 116.900 t., po banderach: greckiej, italskiej i brytyjskiej. W r. 1932 tonaż rumuński zajmował jeszcze czwarte miejsce z 128.200 t., a w r. 1933 przesunął się na trzecie miejsce z 212.300 t. Równocześnie spadł udział bander: brytyjskiej, niemieckiej, norweskiej. Ruch statków węgierskich w portach rumuńskich, przy 25.300 t. w dziesięcioleciu 1924-33, wyniósł w r. 1932 — 39.200 t., w r. 1933 — 47.000 ton.

NOWE PRZEPISY, DOTYCZĄCE ZAŁÓG GRECKICH STATKÓW.

W myśl nowo ogłoszonych w Atenach przepisów załogi statków greckich uległy zwiększeniu; również nie wolno zatrudniać w pierwszej mierze swych krewnych bliższych i dalszych, lecz należy przyjmować załogę według listy zgłoszeń. Obsadzanie licznych stanowisk na statkach krewnymi było odczuwane przy rozprawach sądowych, kiedy dowód umyślnej awarji bywał utrudniony. Z innej strony przyznać należy, że nowe postanowienia łamią gruntownie patrjarchalne warunki, w których wyrosła i rozwijała się pomyślnie nowoczesna grecka marynarka handlowa.

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

OGRANICZENIA PRZYWOZOWE I PRZEPISY DEWIZOWE W NIEMCZECH.

W myśl zapowiedzi Kierownika Ministerstwa Gospodarki Rzeszy, Dr. Schachta, na Targach Lipskich, zaczyna Rząd Rzeszy wprowadzać w życie nowy system gospodarki dewizowej i handlu zagranicznego. Dotychczas ogłoszone zostały w tym zakresie 4 rozporządzenia:

1. Rozporządzenie o obrocie towarowym z dnia 4 września 1934 r. (R. G. Bl. Część I. str. 816),
2. Rozporządzenie o ustanowieniu urzędów nadzoru, z 4 września 1934 r. (Reichsanzeiger Nr. 209 z 7 września),
3. Rozporządzenie o zmianie rozporządzenia o reglamentacji dewiz, z 11 września 1934 roku (Reichsanzeiger Nr. 212 z 11 września),
4. Okólnik Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung do urzędów dewizowych Nr. I/34.

Pierwsze z tych rozporządzeń ma znaczenie zasadnicze. Upoważnia ono Ministra Gospodarki Rzeszy do nadzorowania i regulowania obrotów towarowych, w szczególności zakupu, rozdziału, składowania, zbytu i spożycia towarów. W tym celu może on stwarzać urzędy nadzoru, będące osobami prawnemi. Mianowany przezeń kierownik (Reichsbeauftragte) zastępuje urząd sądownie i pozasądownie, ma przy sobie radę z głosem doradczym. Każdy jest obowiązany udzielać tym urzędom informacyj.

Drugie rozporządzenie stwarza 10 nowych urzędów nadzoru (między innemi dla drzewa i olejów mineralnych) i porucza istniejącym

już 4 centralom (Reichsstellen) dla zboża, zwierząt i przetworów, tłuszczów, jaj, funkcje urzędów nadzoru. Istniejące dotychczas w liczbie jedenastu urzędy nadzoru (między innemi dla nieszlachetnych metali, dla żelaza i stali) pozostają nadal.

Stosownie do okólnika Nr. I/34 z dniem 24 września wchodzi w życie nowy system gospodarki dewizowej w obrocie towarowym. Urzędy nadzoru będą nadal z reguły władzami dewizowemi, w miejsce urzędów dewizowych (Devisenstellen), o ile chodzi o zapłatę towarów, importowanych z zagranicy. Będą one wystawiać zaświadczenia dewizowe, które mają być przedkładane urzędom celnym przy odprawie towaru i upoważniać będą do zapłaty za import. W tym zakresie urzędy te podlegać będą Reichsstelle, a zatem będą związane jej instrukcjami i wskazówkami.

Dotychczasowa repartycja dewiz odpada. Import towarów, na który nie zostało udzielone zaświadczenie dewizowe, nie jest zabroniony, ale nie daje żadnej pewności co do zapłaty.

Zaświadczenie dewizowe zawiera albo zezwolenie zapłaty, która ma być uiszczona za import towarów, albo wiążące przyrzeczenie, że takie zezwolenie zostanie udzielone. Te zaświadczenia wchodzą obecnie na miejsce udzielanych dotychczas przez urzędy dewizowe ogólnych i szczegółowych pozwoleń (Genehmigungen). Do tych ostatnich należą także pozwolenia, udzielane na zasadzie układów płatniczych i rozrachunkowych. W przyszłości udzielanie tych wszystkich zezwoleń przez urzędy dewizowe (Devisenstellen) nie będzie z reguły miało miejsca. Wyjątki są przewidziane dla Rosji i terytorjum Saary, oraz dla importów pomniejszego znaczenia.

Zaświadczenie dewizowe różni się od dotychczasowych ogólnych zezwoleń także i tem, że jest wystawiane na każdy poszczególny interes importowy. Wniosek o zaświadczenie powinien być zatem stawiany w momencie, kiedy importer otrzymał z zagranicy ofertę, z której widoczne są warunki płatności. Interes będzie mógł być wówczas zawarty, kiedy importer otrzyma zaświadczenie dewizowe.

Zasadniczo będą zaświadczenia udzielane tylko wówczas, gdy wiadomym będzie pierwszy przeróbca wzgl. spożywca importowanego towaru, gdyż tylko w ten sposób stwierdzi się istnienie zapotrzebowania, a inaczej możliwe byłyby wnioski równoczesne ze strony przeróbcy wzgl. spożywcy i kupca importowego na pokrycie tego samego zapotrzebowania.

Ponieważ jednak udział handlu importowanego uważa się za pożądany, zaświadczenia będą zasadniczo udzielane importerowi, dla pewnego oznaczonego przeróbcy lub spożywcy. Wydawanie zaświadczeń przeróbcy lub spożywcy będzie tylko wówczas miało miejsce, gdy ten dotychczas bezpośrednio towar z zagranicy sprowadzał i bezpośrednio płacił.

Przy towarach, które handel importowy zwyczajowo na własne ryzyko importuje, będą zaświadczenia dewizowe udzielane kupcom, bez obowiązku podawania przez nich przeróbcy wzgl. spożywcy.

Zaświadczenia będą w powyższych wypadkach z reguły udzielane tylko tym firmom które dotychczas posiadały ogólne zezwolenia lub regularnie otrzymywały szczegółowe zezwolenia dewizowe.

W zakresie zaświadczeń dla tranzakcyj, w których zapłata następuje w późniejszych miesiącach, rozporządzenie przewiduje, że szczególne znaczenie będą miały te interesy, które dawać będą urzędom nadzoru pewną swobodę ruchów. Rozmiary obciążenia Urzędów nadzoru zaświadczeniami dewizowemi za miesiące późniejsze niż październik, będą wkrótce ogłoszone.

Każde zaświadczenie dewizowe opiewa na cenę kupna towaru. Na koszty uboczne (transport, asekuracje, prowizje) muszą być udzielane osobne zaświadczenia dewizowe, o ile nie są one włączone w cenę kupna lub płatne w markach. Osobne zarządzenie będzie wydawane co do kosztów, które są płatne krajowym spedytorom, ale muszą być przez nich przekazywane zagranicznym korespondentom.

Kwestje tranzakcyj kompensacyjnych reguluje okólnik Nr. 104/34 Ministerstwa Gospodarki Rzeszy, który wprowadza pewne ułatwienia dla interesów kompensacyjnych i rozrachunkowych, jednak wyłącznie natury proceduralnej, gdyż z punktu widzenia gospodarczego zawiera okólnik nawet pewne utrudnienia.

Odtąd władze dewizowe I inst. t. j. krajowe urzędy skarbowe, jako Devisenstellen, będą uprawnione do udzielania zezwoleń na interesy kompensacyjne, do 200.000 RM. miesięcznie na każdą firmę. Powyżej tej granicy pozostaje nadal kompetentną „Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung. Zasadą jest, że wywóz niemiecki, w ramach takiego interesu, nie może być mniejszy od przywozu, owszem, o ile chodzi o import surowców i półfabrykatów, nieuznanych za niezbędne, albo o import fabrykatów, musi wartość wywozu być wyższą o 30% od wartości przywozu. Interesy kompensacyjne dopuszczalne są tylko, o ile zezwolenie będzie udzielane przed zawarciem sprzedaży eksportowej. W stosunkach więc z Polską, uzyskanie pozwolenia kompensacyjnego jest uzależnione od uznania uprzedniego przez niemieckie władze dewizowe danego wywozu, za nadający się do kompensaty. To znaczy prawdopodobnie, że taki wywóz, który będzie uważany za niezbędnie potrzebny dla kraju importującego, nie będzie kwalifikowany do kompensaty. Te utrudnienia i ograniczenia nie będą stosowane do krajów, posia-

dających z Niemcami umowy rozrachunkowe (wzgl. clearingowe).

Surowcami, na które w interesach wymiennych i rozrachunkowych bywa udzielane pozwolenie w wysokości eksportowanego towaru (1:1) są: wełna, bawełna, inne tekstylja (m. i. len), skóry surowe i obrobione, nieszlachetne metale, kauczuk.

(P. I. E.)

WYMIANA HANDLOWA POMIĘDZY POLSKĄ A FINLANDJĄ.

Bilans handlowy z Finlandją w I-szem półroczu b. r. dał Polsce saldo aktywne w wysokości 66,3 milj. Fmk.

Obroty kształtowały się następująco:

	styczeń — czerwiec 1934 r.	styczeń — czerwiec 1935 r.
Import z Polski	Fmk. 69.778.688	Fmk. 39.409.624
Eksport do Polski	Fmk. 3.412.706	Fmk. 3.349.998
Obroty całkowite	Fmk. 73.191.394	Fmk. 42.759.622
Saldo aktywne	Fmk. 66.365.982	Fmk. 36.059.626

Wszystkie prawie pozycje importu z Polski wykazują wzrost, zwłaszcza pozycja „pasze i nasiona“ (otręby wszelkie), która wzrosła z 4,0 do 24,4 milj. Fmk. Przyczyn tego poważnego wzrostu importu należy szukać w fakcie efektywnego wykorzystania przez naszych eksporterów oczekiwanego zakazu importu pewnych pasz do Finlandji.

Poza tem poważną stosunkowo zwyżkę wykazują pozycje „drzewo i wyroby“ (dębina), „tkaniny“ i „nawozy sztuczne“.

Wzrost importu dębiny tłumaczy się większemi zakupami Zarządu Kolei Państwowych dla wewnętrznych urządzeń wagonów osobowych, oraz wzmożeniem ruchu budowlanego (posadzki). Wzrost importu nawozów sztucznych spowodowało polepszenie się sytuacji gospodarczej ludności wiejskiej, co odbija się również na imporcie maszyn rolniczych.

Natomiast spadła wartość importu węgla kamiennego z 13,4 milj. Fmk. na 9,3 milj. Fmk.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU TOWARÓW POLSKICH DO INDYJ HOLENDERSKICH.

W związku z przeprowadzonemi badaniami rynkowemi udało się delegatowi P. I. E. zainteresować firmy miejscowe w Indjach Holenderskich wieloma artykułami produkcji polskiej. Zaznaczyć trzeba, że firmy importowe w Indjach Holenderskich z nielicznemi tylko wyjątkami należą do typu „general importers“ i interesują się wobec tego importem równocześnie szeregu artykułów. W chwili obecnej jedna z firm takich, której zależy na nawiązaniu stałego kontaktu z dostawcami polskimi i ewentualnie objęcia reprezentacji poszczególnych firm, zgłasza zapotrzebowanie na:

1) szczotki i pendzle,
2) guziki,
3) konserwy rybne, jarzynowe i owocowe,
4) karbid,
5) soda żrąca,
6) smoła węglowa,
7) szkło i wyroby szklane,
8) wyroby aluminjowe,
9) szynki i wędliny w puszkach,
10) klej,
11) wyroby dziane i pończosznicze,
12) wyroby lniane,
13) bibułka papierosowa i papier wszelkiego rodzaju,
14) ołówki, kalki i t. p.,
15) śruby i wkrętki do drzewa,
16) wosk do pieczęci,
17) aksamit, plusz,
19) wódki.

Po przeprowadzeniu wstępnych badań w drodze korespondencyjnej i na podstawie prób i wzorów oraz ustaleniu konkurencyjności cen towarów polskich istniałyby szanse ustalenia regularnych i poważnych dostaw do Indyj Holenderskich.

Adres delegata P. I. E. D-ra Przybyłkiewicza w Batawji jest następujący: Batawja — Koningsplein West 4.

IMPORT DOMÓW DREWNIANYCH DO ALGIERU.

W związku z możliwościami zbytu, istniejącemi na rynku algierskim, zaznaczyć wypada, że taryfa celna francuska nie zawiera specjalnego cła na gotowe domki drewniane; poszczególne części składowe domków drewnianych opłacają różne stawki celne i posiadają odmienne ograniczenia przywozowe. Traktowanie celne i reglamentacyjne zasadniczych części składowych wobec wyrobów importowanych z Polski, jest następujące:

k o n s t r u k c j e   d r e w n i a n e (poz. „pièces de charpente et de charronage façonés“):

Cło minimalne (dla wyrobów polskich): frs. 13,— (bois dur) i frs. 10,40 (bois tendre) od 100 kg. Do powyższego należy doliczyć 4% podwyżkę cła, wprowadzoną w bieżącym roku.

Wyroby podpadające pod tę pozycję są skontyngentowane i wwóz ich do Algerji odbywa się w ramach kontyngentu ogólno-francuskiego, na podstawie zezwoleń przywozowych wydawanych przez Ministère de l'Agriculture;

p o d ł o g i   i   p a r k i e t y (poz. „bois rabotés etc.):

wyroby polskie opłacają taryfę minimalną: frs. 18,50 (chêne, bois dur), względnie frs. 12,95 (bois tendre) za 100 kg. Ograniczenia przywozowe i kontyngenty — jak wyżej;

gotowe   d r z w i,   o k n a,   ż a l u z j e   i   s t o r y (poz. „portes, fenêtres“ etc.), towar polski opłaca cło minimalne, a mianowicie:

„bois dur“ frs. 88,— za 100 kg.; „bois tendre“ frs. 55,— za 100 kg.; „bois peints et vernis“ frs. 132,— za 100 kg., „bois sculptés“ fr. 220,— za 100 kg.

Do powyższych stawek należy doliczyć 4% podwyżkę, wprowadzoną w bieżącym roku. Import wymienionych artykułów nie podlega ograniczeniom kontyngentowym.

Zamki i okucia metalowe wmontowane i stanowiące integralną część danego towaru nie opłacają specjalnego cła, lecz cło jest pobierane od ogólnej wagi artykułu; natomiast zamki i części metalowe nie wmontowane, są traktowane pod względem celnym zgodnie z odpowiedniemi postanowieniami taryfy.

Trzeba nadmienić, że system celny dla powyższych wyrobów jest identyczny dla Algerji i dla Francji.

(P. I. E.)

W SPRAWIE UDOWADNIANIA CIĄGŁOŚCI TRANSPORTÓW TOWARÓW ZAKAZANYCH DO PRZYWOZU.

W związku z ciągłemi zapytaniami niektórych firm spedycyjnych i firm importowych w Gdyni w sprawie przepisów co do konieczności przedkładania, przy przywozie towarów reglamentowanych, władzom celnym dokumentów, stwierdzających ciągłość transportu towaru z kraju wymienionego w pozwoleniu przywozu, Izba Przemysłowo - Handlowa wyjaśnia co następuje:

Ze względu na zniesienie przez Rząd kontyngentów przywozowych autonomicznych i przyznanie poszczególnym państwom specjalnych kontyngentów umownych, Ministerstwo Skarbu w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu wprowadziło w roku 1928 następujące zasady co do pochodzenia i przychodzenia towaru:

W pozwoleniach przywozu z reguły wskazywany jest kraj, z którego dany towar ma być przywieziony. Oznacza to, że towar musi pochodzić z wolnego obrotu danego kraju i musi być w danym kraju nadany do przewozu do Polski.

Za towar, pochodzący z wolnego obrotu kraju, wymienionego w pozwoleniu przywozu, uważany jest taki towar, który został w danym kraju wytworzony lub znacjonalizowany. Za nacjonalizację przy pozwoleniach przywozu uważa się oclenie towaru w danym kraju, lub jeżeli towar w taryfie celnej tego kraju wolny jest od cła, dokonanie odprawy celnej i wpuszczenie towaru w danym kraju do wolnego obrotu.

Nacjonalizacja powyższa nie jest wystarczającą w wypadku, gdy chodzi o zastosowanie cła konwencyjnego. W tym wypadku za naturalizację towaru uważa się uszlachetnienie go w kraju konwencyjnym w takim stopniu, aby przynajmniej 50% ostatecznej wartości towaru, przypadało na materjały i robociznę danego kraju.

O ile chodzi o nadanie towaru do przewozu do Polski, to towar winien być zasadniczo nadany do przewozu w kraju, wymienionym w pozwoleniu przywozu bezpośrednio do Polski. Przeładowanie towaru w kraju trzecim jest dopuszczalne, o ile nie pociąga za sobą zmiany dokumentu przewozowego. Natomiast, gdy przeładowanie towaru łączy się ze zmianą dokumentu przewozowego, to przeładowanie takie dopuszczalne jest tylko:

1) w handlu z innemi częściami świata (handel zamorski),
2) w handlu z krajami europejskiemi o tyle tylko, o ile zachodzi dostatecznie umotywowana potrzeba przeładowania towaru w kraju trzecim.

Przeładowanie towaru w kraju trzecim i nadanie go do Polski z kraju trzeciego musi być władzom celnym udowodnione przez:

a) przedstawienie pierwotnych dowodów komunikacji łamanej lub
b) jeżeli pierwotny konosament (kraj zamorski — miejsce przeładowania), z tych lub innych względów nie może być władzom celnym przedstawiony, to wystarczy przedłożenie odpisu pierwotnego konosamentu, uwierzyt. przez Konsulat polski w miejscu przeładowania, bądź też zaświadczenia o przeładowaniu, wystawionego przez konsulaty polskie na zasadzie konosamentu w miejscu przeładowania, bądź świadectwa pochodzenia, wystawionego w kraju pochodzenia w celu uzyskania w Polsce cła konwencyjnego.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7. DO 17. WRZEŚNIA 1934 R.

BELGJA. Rząd Belgijski postanowił skontyngentować import karbidu (poz. 327 tar. celnej belg.), przyczem wysokość kontyngentów ma być oparta na bazie przeciętnego wwozu w latach 1932/33.

Przy imporcie koni do Belgji wymagane będą dokumenty, stwierdzające kraj pochodzenia danego zwierzęcia. Rozporządzenie to nie dotyczy zwierząt pochodzących z Francji, Holandji, Niemiec, Anglji, Irlandji, Danji i Szwajcarji.

Rozporządzeniem z dnia 19 września 1934 r. ustanowione zostały opłaty licencyjne od pozwoleń importowych, które wynoszą: dla węgla kamiennego dla domowego użytku 15 fr. od tony, do użytku innego 10 fr. od tony; makuchów 10 fr. — 100 kg.; bydła rogatego 1 fr. od 1 kg.; owiec 10 fr. — 100 kg.; trzody chlewnej 0,75 — 1 kg.; mięsa wołowego świeżego 2 fr. — 1 kg.; baraniny świeżej 1,75 — 1 kg.; wieprzowiny świeżej 1 fr. — 1 kg.; mięsa wołowego, baraniego i wieprzowego mrożonego 1 fr. — 1 kg.; przetworów mięsnych poz. 209 b. 210 i 214 — 3 fr., 212 i 213 — 2 fr. od 1 kg.; smalcu — 1 fr.; masła — 8,50 fr. 1 kg.; ziemniaków — 5 fr. od 100 kg. pszenicy, jęczmienia, żyta 10 fr. — 100 kg.; owsa — 12,50 od 100 kg.; słodu — 13,30 — 100 kg., mąki pszennej niepastewnej — 13,30 — 100 kg.; mąki żytniej — 16,70 — 100 kg.; ryb morskich 2 fr., innych ryb 0,50 fr. od 1 kg.

CHINY. Zniesiony został wolny obrót dewizowy. Dewizy przydzielane będą na pokrycie należności z tytułu dostaw towarów zagranicznych. Głównym celem zarządzenia jest zapobieżenie spekulacji dewizowej.

CZECHOSŁOWACJA. Od dnia 10 września 1934 obowiązują następujące dodatkowe cła na zboża: pszenica 24 Kc. (dot. 25); żyto 27,— (dot. 50,—), jęczmień 36 (dot. 36), owies 19,— (dot. 34,—).

Z ważnością od 10 września ustalone zostało nowe cło na sadło wieprzowe i gęsie topione z poz. 89 b w wysokości 200 Kc. za 100 kg (dotychczas 300 Kc.).

Cło na masło z poz. 88 (420 Kc.) oraz na sadło wieprzowe i gęsie surowe z poz. 89 a (150 Kc.) pozostaje niezmienione.

HOLANDJA. Z dniem września 1934 r. skontyngentowany został import sznurowadeł, tasiem do obuwia i t. p., szpagatu na okres trzech miesięcy; wysokość kontyngentu ustalona została jako 20% importu w roku 1932.

W związku ze zwyżką cen żyta obniżono opłaty monopolowe na importowane do Holandji niedenaturyzowane żyto z hfl. 5,— na hfl. 4,50 za 100 kg., inne opłaty importowe pozostały bez zmian.

Opłata monopolowa na importowane do Holandji jaja będzie z dn. 1. 9. 1934 r. wynosić od:
jaj kurzych i kaczych w skor. — hfl. 0,60 od 100 szt.
jaj kurzych i kaczych bez skor. — hfl. 0,25 od 1 kg.

INDJE HOLENDERSKIE. Z dniem 31. 8. 1934 r. rząd Indyj Holenderskich skasował zarządzenie kontyngentujące import do tego kraju fajansu i porcelany.

JAPONJA. Projektowane jest wprowadzenie zwyżki cła na cały szereg lekarstw i specyfików lekarskich.

KANADA. Z dniem 1 sierpnia 1934 r. wprowadzono podatek konsumcyjny w wysokości 1 c. od funta amerykańskiego na owoce osmarzane w cukrze itp. wyroby cukiernicze.

ŁOTWA. Prowadzenie kont dewizowych przez poszczególne instytucje dewizowe uzależnione zostaje z dn. 1. 10. 34 r. od uzyskania zezwolenia Komisji Walutowej.

MALAJSKIE PAŃSTWA ZWIĄZK. Do końca rb. ustalono kontyngenty przywozowe dla tkanin bawełnianych i tkanin ze sztucznego jedwabiu. Przydziały otrzymały następujące kraje: Chiny, Włochy, Japonja, Holandja i Indje Holenderskie.

SALVADOR. Dekretem z dnia 28 sierpnia rb. rząd El Salvadoru ustalił listę krajów, wobec których stosowane są stawki taryfy minimalnej. W rzędzie tych krajów znajduje się również Polska.

WŁOCHY. Z mocą obowiązującą od dnia 20. 8. 1934 r. rozszerzono listę artykułów zakazanych do przywozu na następujące artykuły:

poz. tar. celnej	towar
30a)	ser twardy,
129	tłuszcz wieprzowy.
274c)	minerały cynkowe,
486b)	okulary inne,
556	kaolin,
ex 565	bauxyt,
642a) 2. a) 3	celuloid w masie, w płytach, w rurach,
a) 4. a) 5	w płatkach i w innych wyrobach.
715	superfosfaty mineralne i kostne.
715b) 3	azotniak,
914b)	szczotki z drzewa lakierowanego lub polerowanego, z hebanu, celuloidu, kości i t. p.

Dekretem ministerstwa finansów z dnia 29. 8. listę zakazów przywozu rozszerzono na następujące pozycje włoskiej taryfy celnej:

744	Nitrobenzol,
745	Anilina i toluidyna surowa,
746	Chlorydat aniliny,
747	Sole anilinowe oddz. niewym.
749	Pochodne aniliny oddz. niewym.
750	Pochodne naftaliny oddz. niewym.
752	Benzydyna,
753	Tolidyna, dianizydyna, orto i paratolaidyna.
754	Xilidyna,
755	Panilendiamina, fenitydyna, anizidyna,
756	Pochodne benzyny, toluidyny, tolidyny, dianizydyny, tilidyny, fenilendiaminy, femitydyny i anizidyny oddz. niewym.,
757	Antrachinoza,
758	Rezorcina,
759	Naftol (alfa i beta),
760	Pochodne naftolu i naftylaminy, oddz. niewym.,
761	Pochodne kwasu fenickiego oddz. niewym.
762	Benzaldaif i pochodne,
ex 763	Aminofenole i etilaminofenole,
764	Pochodne benzolu, toluolu i xilolu, oddz. niewym.,
795	Farby organiczne, syntetyczne,
ex 797	Laki z farb organicznych syntetycznych.

Pozwolenia przywozu na powyższe artykuły będzie udzielać Ministerstwo Finansów, po wysłuchaniu opinji Państwowego Komitetu dla przemysłu farb organicznych, syntetycznych (ustanowionego przy Ministerstwie Korporacyj w wykonaniu ustawy z dn. 18. I. 1934 r., n. 122).

Rozporządzeniem Ministra Finansów rozszerzone zostały na wszystkie kraje zagraniczne: 1) zakaz antyfrancuski przywozu ryb świeżych i mrożonych z dn. 14 lutego 1932; 2) zakaz z dn. 11 stycznia 1934 na półkoszulki i szpilki do włosów, oraz 3) zakaz przywozu zabawek, obowiązujący na podst. dekr. z dn. 14. 11. 1926 r. w stosunku do pewnych tylko krajów, przyczem zmiana dotyczy wyłącznie wyrobów z celuloidu.

KONTYNGENTY PRZYWOZOWE.

Dla poszczególnych krajów ustalane są kontyngenty przywozowe dla towarów zakazanych do przywozu rozporządzeniem z dnia 20. 8. 34 r. Dla Polski ustalono kontyngent na azotniak w wysokości 10 ton na rok 1934.

Możliwości handlowe i eksportowe

Następujące firmy brazylijskie pragnęłyby uzyskać przedstawicielstwa polskie:

Antaldy, Irmao & Cia, Sao Joao de Boa Vista, est. de Sao Paulo — maszyny do wyrobu gallelitu.

Usina Colombina Ltda. Sao Paulo, C. P. 1469. — Holzkalk.

Deutschmann, Leal & Cia. Ltda. Rio de Janeiro C. P. 857 — Chmiel, słód.

Casa dos Elasticos Ltda. Sao Paulo, rua Libero Badaro 59 — przędza, taśmy gumowe, skóry.

Artur Eberhardt. Sao Paulo C. P. 2785, wyroby żelazne, drut.

John T. Jones, Sao Paulo C. P. 1538, żelazo konstrukcyjne.

O. Georg Oliveira, Rio de Janeiro C. P. 2725, żelazo, materjał kolejowy, produkty chemiczne.

Fritz Pollmann. Rio de Janeiro C. P. 1046, przędza.

Następujące firmy brazylijskie poszukują odbiorców w Polsce:

Braz Wojcieszyn. Boa vista do Brechim est. do Rio Orande do Sul — futerka surowe.

Cohen, Schwegler & Co. Rio de Janeiro C. P. 2077, skóry wężowe.

TRAKTATY I UKŁADY HANDLOWE.

TURCJA. W dniu 30 sierpnia 1934 r. nastąpiła wymiana dokumentów ratyfikacyjnych do traktatu polsko-tureckiego z 1931 r. Traktat oparty jest na klauzuli największego uprzywilejowania i zapewnia zniżki celne na pewne towary, które wchodzą w życie z dniem 30. 9. 1934 r. Postanowień kontyngentowych układ natomiast nie zawiera.

Sprawy komunikacyjne

NOWA TARYFA POCZTOWA, TELEGRAFICZNA I TELEFONICZNA.

Wydana została nowa taryfa opłat za usługi przedsiębiorstwa państwowego „Polska Poczta, Telegraf i Telefon", ogłoszona jako rozporządzenie Ministra Poczt i Telegrafów z dnia 17. 9. 1934 r. („Dziennik Taryf Pocztowych, Telegraficznych i Radjokomunikacyjnych" Nr. 11/1934 r.) z terminem obowiązywania od dnia 1. 10. 1934 r.

Zmiany jakie wprowadza nowa taryfa, idą w 4 zasadniczych kierunkach:

1) obniżenie opłat za główne świadczenia w zakresie ruchu pocztowego, telegraficznegi i telefonicznego;

2) reorganizacja systemu pobierania opłat przez całkowite zniesienie należności za szereg świadczeń dodatkowych;

3) wprowadzenie daleko idących udogodnień w różnych działach dla publiczności, bądź to przez uproszczenie i obniżkę opłat, bądź też przez wprowadzenie nowych ruchów pocztowych;

4) ujednostajnienie systemu pobieranych opłat przez wprowadzenie jednakowych opłat za świadczenia tego samego rodzaju.

Obniżeniu opłat towarzyszyło jednocześnie ograniczenie świadczeń bezpłat. przedsiębiorstwa do minimum i podniesienie stopnia odpłatności tych świadczeń, które są tylko częściowo opłacane, oraz równoległe wprowadzenie szeregu inowacyj, jak np.: miejscowe zlecenia inkasowe, przekazy rozrachunkowe dla prenumeratorów czasopism, protest weksli za pośrednictwem miejscowych urzędów pocztowych, rozszerzenie granicy dla paczek żywnościowych do wagi 20 kg., rozszerzenie granicy dla przekazów pocztowych z kwoty zł 2000 do zł 5000, rozszerzenie granicy kwoty dla zleceń inkasowych z zł 50 do 2000, zniesienie opłaty manipulacyjnej przy listach pobraniowych.

Poniżej podajemy najistotniejsze zmiany, wprowadzone w taryfie pocztowo - telegraficzno - telefonicznej:

Taryfa pocztowa.

Opłatę za krajowe listy zamiejscowe zniżono z gr 30 na gr 25, za kartki pocztowe — z gr 20 na gr 15.

W skali wag listów miejscowych i zamiejscowych zamiast 2 skal (pierwsza — 20÷100 i druga — 100÷250 g) wprowadzono tylko jedną skalę 20÷250 g, wskutek czego listy o wadze 100÷250 g uległy obniżce o gr 10.

Zniżono analogicznie opłaty na listy w obrocie zagranicznym z gr 60 na gr 55, a do Austrji, Węgier, Czechosłowacji i Rumunji z gr 50 na gr 45, oraz na kartki pocztowe z gr 35 na gr 30, a do 4 powyższych państw, z któremi mamy specjalne umowy, z gr 30 na gr 25.

Zniżono opłatę za polecenie w obrocie zagranicznym z gr 60 na gr 45.

Taryfę za przewóz lotniczy obniżono wydatnie, ustalając jednolitą opłatę w wysokości gr 10 za przewóz lotniczy kartki pocztowej, przekazu lub listu do wagi gr. Ponieważ druki były tak nisko taryfikowane, że nie pokrywały kosztów własnych, więc przeprowadzono tu jedynie pewną reformę taryfy jednakże bez jej obniżenia; obecnie obowiązujące stawki taryfowe zostały utrzymane w odniesieniu do ulotek, wysyłanych w ilości ponad 100 tys. sztuk.

Wprowadzono pewną inowację dla byłych zaborów: rosyjskiego i austrjackiego, rozszerzając na teren całego Państwa istniejące dotąd jedynie na terenie b. zaboru pruskiego stosowanie poświadczeń o doręczeniu zwykłych przesyłek listowych za opłatą gr 25 — zamiast dotychczasowych gr 30.

Opłatę za paczki prywatne i urzędowe zniżono średnio o 10% dotychczasowych opłat, natomiast wydatnie obniżono opłaty za paczki żywnościowe, stwarzając nową zupełnie taryfę dla tego rodzaju paczek przez wprowadzenie zamiast dotychcz. 2 stref — 4 stref jak w innych paczkach; rozszerzono zakres wagi paczek żywnościowych z 10 kg do 20 kg, dodając 2 skale wag : 10—15 kg i 15—20 kg. W ten sposób paczki żywnościowe dla 3 stref uległy znacznej zniżce, a tylko paczki żywnościowe dla IV strefy (ponad 600 km) uległy nieznacznej zwyżce.

Zmieniono opłatę za doręczanie paczek. która obecnie zależnie tylko od wagi waha się w granicach gr 30—80.

Obniżono opłaty za przekazy pocztowe w obrocie wewnętrznym, podnosząc również

wysokość przekazywanych kwot z zł 2.000 do zł 5.000.

Skasowano całkowicie opłatę za doręczanie przekazów pocztowych, która wahała się w granicach od 20 gr do 2 zł.

Specjalnie dla prasy wprowadzono t. zw. przekazy rozrachunkowe, które mają na celu ułatwienie przekazywania prenumeraty.

Niezmiernie ważny dział zleceń pocztowych znacznie rozszerzono, wprowadzając drobne zlecenia inkasowe miejscowe w kwocie 1 do 5 (np. składki różnych stowarzyszeń) za opłatą gr 15 za zlecenie. Dotychczasowy podział zleceń inkasowych do zł 50 zmieniono w ten sposób, że za inkaso zleceń do zł 10 opłaca się gr 20, do zł 30 — gr 30, a do zł 50 — gr 40.

Rozszerzono zakres zleceń inkasowych od zł 50 do zł 2.000, wprowadzając za te zlecenia jednolitą opłatę w wysokości gr 55, a za przekazanie zainkasowanych kwot zwykłą należność za przekaz pocztowy.

Wprowadzono miejscowe zlecenia wekslowe za opłatą gr 50 poza kosztami protestu.

Za listy zleceniowe zniesiono całkowicie opłatę manipulacyjną gr 50, pobieraną dotychczas od każdego dokumentu wierzytelnościowego. List zleceniowy kosztuje teraz tyle, ile zwykły list polecony, a za wykonanie zlecenia pobiera się normalną opłatę za przekaz obrotu wewnętrznego.

Przy przesyłkach wartościowych zniesiono opłatę manipulacyjną, która wynosiła gr 20—40, oraz opłatę za doręczanie listów wartościowych, która wynosiła od gr 10 do 1 zł.

Zniesiono opłatę manipulacyjną gr 50, pobieraną przy przesyłkach listów pobraniowych.

Wreszcie zmieniono opłaty za skrytki, wynoszące dotąd od zł 1 do zł 50 — w ten sposób, że za skrytki listowe pobierać się będzie jednolitą opłatę zł 2, a za paczkowe — zł 30.

Zniesiono całkowicie pobieranie składowego za listy wartościowe.

Zniżono cenę sprzedażną międzynarodowych kuponów na odpowiedź z gr 80 do 70.

Taryfa telefoniczna.

Obniżono opłaty abonamentowe ryczałtowe we wszystkich grupach sieci i kategorjach abonamentu. Zniżono również opłaty za rozmowy ponadkontyngentowe na sieciach państwowych tam, gdzie taryfa wynosi gr 10 — do gr 5.

Wprowadzono rozmowy międzymiastowe na krótkie odległości za opłatą: do 10 km — gr 20, do 15 km — gr 30, do 20 km — gr 40.

Opłaty za rozmowy międzymiastowe do 25 km obniżono o gr 10, do 50 km — do gr 20.

Opłatę za każde 100 km rozmowy międzymiastowej ponad 200 km zniżono z gr 60 na gr 50.

Opłatę za stałe połączenie na czas przerwy w urzędowaniu zniżono z gr 40 na gr 30, a miesięcznie z zł 6 na zł 4,50.

Taryfa telegraficzna.

Zniżono opłatę zasadniczą przy telegramach z gr 50 na gr 25.

Wprowadzono również — jako telegramy okolicznościowe — telegramy gratulacyjne i kondolencyjne, których taryfa wynosi gr 5 od wyrazu zamiast gr 15.

Obniżono opłatę za blankiet ozdobny z zł 1 na gr 50.

Taryfa radjofoniczna.

Wprowadzono specjalnie zniżoną opłatę radjofoniczną dla wsi; opłata wynosić będzie zł 1 zamiast ogólnie obowiązującej taryfy zł 3.

Wystawy i Targi

UDZIAŁ POLSKI W TARGACH KRÓLEWIECKICH.

W ramach tegorocznych Targów Królewieckich (XXII Deutsche Ostmesse), które odbyły się w czasie od 19 do 22 sierpnia r. b., urządzona była wystawa polska, złożona z następujących działów: turystyka, przemysł ludowy, produkty rolne i przemysł żywnościowy, przemysł drzewny, monopole oraz dział towarów różnych.

Eksponaty przemysłu ludowego (dywany, kilimy, makaty, ceramika i zabawki) budziły specjalne zainteresowanie publiczności wschodnio-pruskiej, podobnie, jak eksponaty rolne: różne gatunki zbóż, makuchy, oleje, jaja, masło, szynki w puszkach, konserwy mięsne i jarzynowe.

Wśród artykułów przemysłu drzewnego, najbardziej zaciekawiały zwiedzających: dykty, klepki do beczek, deszczułki posadzkowe, meble gięte i trzcina sosnowa, dębowa i olchowa. Ponadto zainteresowaniem szerokich mas publiczności cieszyły się eksponaty monopolu tytoniowego i spirytusowego oraz serwisy porcelanowe.

Całość wystawy polskiej wypadła bardzo dodatnio, co ujawniło się zarówno w odwiedzeniu jej przez wielu przedstawicieli życia gospodarczego i sfer urzędowych, jak również w żywym oddźwięku w prasie.

POLSKIE RYBOŁÓWSTWO MORSKIE WE WRZEŚNIU 1934 R.

Połowy naszego bałtyckiego rybołówstwa morskiego w miesiącu wrześniu wykazały znaczny spadek tak w porównaniu do miesiąca poprzedniego jak i w stosunku do tego samego miesiąca roku ubiegłego. Ogółem połowy wyniosły 233.845 kg ryb o wartości 150.575 zł (miesiąc wrzesień roku ubiegłego dał 325.660 kg — 187.947 zł.)

Przyczyny spadku połowów należy szukać w warunkach atmosferycznych, gdyż do połowy miesiąca niekorzystne i silne wiatry północno-wschodnie nie pozwalały na częste wyjazdy i wypędzały ryby z Zatoki. Tak więc czynnik przypadkowości naszych połowów przybrzeżnych występuje nadal w silnem natężeniu, powodując niepokój wśród rybaków i dążność naszych czynników do organizacji dalekomorskich połowów tak na Bałtyku, jak i na Morzu Północnem.

Drugą przyczyną spadku połowów, to brak odbiorców na łowione ryby (dorsze, śledziki). Okazuje się, że firmy, trudniące się handlem rybą morską, nie potrafiły dotychczas utorować drogi na obszernym rynku krajowym dla ryb w świeżym stanie. Co więcej, nie wysilały się nawet na akcję na najbliższym terenie, a więc przedewszystkiem w Gdyni, tak że dla rybaków jedynym ratunkiem był rynek w Gdańsku.

Podział na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco (w nawiasie podano cenę za 1 kilogram ryb):

Płastugi, czyli flondry poławia się w czterech gatunkach (stornia, gładzica, zimnica i skarp): stornia: 64.830 kg (0,50 zł), zimnica: 9.210 kg, (0,30 zł), gładzica: 3.170 kg (0,50 zł), skarp (turbot albo steinbut): 4.340 kg (0,70 zł). Śledziki łowiono o połowę mniej, jak w roku ubiegłym bo 84.310 kg (0,40 zł). Taki sam spadek obserwujemy w połowie węgorzy: 28.470 kg (2,20 zł). Wzrost połowów obserwujemy natomiast u dorszy: 23.560 kg (0,25 zł), węgorzyce czyli kwapy: 6.620 kg (0,40 zł), szproty 450 kg (0,40 zł), troć (łosoś): 145 kg (3,60 zł). Nowością w tym miesiącu były makrele 400 kg (2,60 zł), oraz certy łowione tuż przy Gdyni: 2.520 kg (0,70 zł). Z ryb słodkowodnych łowiono w Zatoce: szczupaki 3.670 kg (1,80 zł), okonie: 1.700 kg (0,70 zł), płocie: 450 kg (0,60 zł).

Porównując udział rozmaitych okręgów rybackich z połowami roku ubiegłego, obserwujemy spadek w Helu, Gdyni i Jastarni, stan bez zmian w Pucku oraz znaczny bo kilkakrotny wzrost połowów w Karwi. I tak okręg Hel przyniósł 78.350 kg o wartości 35.412 zł, Gdynia: 37.820 kg — 20.367 zł, Jastarnia do Wielkiej Wsi: 42.520 kg — 51.565 zł, od Chłapowa do granicy niemieckiej: 21.445 kg — 12.746 zł. miejscowości nad Zatoką od Pucka do Gdyni 24.290 kg — 21.485 zł. Są to wszystko połowy przybrzeżne, a na połowy pełnego Bałtyku przypada 29.420 kg — 9.000 zł, z czego 19.720 kg dorszy i 9.700 kg flonder.

Jeżeli chodzi o zbyt połowów, to udział Gdańska jako odbiorcy spadł ogromnie (działanie umowy polsko-gdańskiej) i wyniósł tylko dwanaście procent ilości połowów tj. 28.580 kg o wartości 14.693 zł. Do wędzarń na wybrzeżu sprzedano 33.195 kg — 37.412 zł, a w stanie świeżym sprzedano na miejscowym rynku 172.070 kg o wartości 98.470 zł.

Z połowów dalekomorskich na Morzu Północnem dowieziono śledzi solonych: 2.499/1 dużych beczek i 1.386/2 połówek.

WRZESIEŃ W PORCIE RYBACKIM.

Praca portu rybackiego w Gdyni jest bardzo różnorodną, i należy tu rozważyć:

1) import z rozmaitych krajów i rozmaitych gatunków ryb, (jak np. śledzie solone islandzkie, norweskie, angielskie, śledzie zamrożone z Norwegji, śledzie świeże w lodzie z Niemiec itp.), dalej

2) własne połowy przybrzeżne i dalekomorskie,

3) oraz czynności placówek handlowych i przemysłu wędzarnianego i konserwowego.

Import śledzi solonych i świeżych prowadzony jest przez placówki handlowe, osiedlone na terenie portu rybackiego, dysponujące dogodnemi składami tranzytowemi, a tylko bardzo nieznaczna część tego importu załatwianą jest przez firmy spedycyjne na rachunek firm osiedlonych wewnątrz kraju. Tem też tłumaczyć należy stały wzrost importu tego działu naszego handlu zagranicznego, opartego na firmach poważnych i mających tendencję dalszego pomyślnego rozwoju. Jedyną przeszkodą to szczupłość magazynów, a zwłaszcza brak specjalnej chłodni śledziowej, co powoduje nawet skierowanie całkowitych całookrętowych ładunków śledzi solonych wyładowanych w Gdyni, do chłodni śledziowych w Gdańsku. Całą powagę położenia można sobie wyobrazić, jeżeli się powie. że zapotrzebowanie obecne na chłodnię śledziową wynosi czterdzieści tysięcy dużych beczek śledzi solonych, a zmieścić można w Chłodni Rybnej tylko cztery tysiące, czyli dziesięć procent z tego.

Miesiąc wrzesień stał pod znakiem importu wysokocennych i delikatnych gatunków śledzi solonych: islandzkich i szkockich, wymagających składowania w komorach chłodzonych. Ogółem import wszystkich ryb wyniósł we wrześniu **3.668 ton,** przywiezionych na 22 statkach. Podział przedstawia się następująco: Z Islandji trzy kompletne statki wyładowały 10.851/1 dużych i 2.802/2 półbeczek solonych śledzi t. zw. matjesów islandzkich. Dzięki powstaniu monopolu śledziowego w Islandji i osiedleniu się przedstawicielstwa tego monopolu na terenie portu rybackiego w Gdyni, import w roku bieżącym wzrósł o sto procent w stosunku do roku ubiegłego. Z Anglji dowieziono śledzi solonych „szkockich" na czterech statkach w ilości

4.398/1 i 2.773/2, co utrzymuje się na poziomie roku ubiegłego jedynie z powodu braku specjalnej chłodni śledziowej, ponieważ te gatunki wymagają chłodzenia. Tak z Islandji jak i z Anglji nadchodzą ładunki całookrętowe ze śledziami solonemi z tem, że są to transporty przeznaczone dla Gdyni i dla Gdańska. Inny natomiast charakter posiadają transporty śledzi solonych z Norwegji czy Holandji (polskie połowy na Morzu Północnem) oraz śledzi świeży w lodzie, nadchodzące linjami regularnemi jako część ładunku. Z Norwegji trzy statki przywiozły tylko 621/1 i 351/2 śledzi solonych oraz 250 skrzyń śledzi zamrożonych (á 50 kg netto) co tłumaczyć należy dopiero zaczynającym się sezonem na te gatunki towaru.

Śledzie świeże w lodzie nadeszły ośmioma statkami z Hamburga w łącznej ilości 1.670 skrzyń (á 50 kg netto i 80 kg brutto). Należy podkreślić, że jest to zupełnie nowy artykuł dla Gdyni zdobyty, ponieważ w okresie letnim śledzie w lodzie przychodziły jedynie drogą lądową. Część tych śledzi przerobiono w miejscowych wędzarniach w porcie rybackim, część zaś odesłano dla przemysłu rybnego na Górnym Śląsku.

Z własnych połowów śledzi na Morzu Północnem (F-ma „Mewa") przywiozły statki Żeglugi Polskiej (cztery statki): 2.499/1 oraz 1.386/2 śledzi solonych.

Należy więc stwierdzić powiększenie się importu w miesiącu wrześniu w porównaniu do tego samego miesiąca roku ubiegłego, oraz zdobycie nowej pozycji, jaką są śledzie świeże w lodzie.

KRONIKA.

— **POLSKIE ŚLEDZIE Z POŁOWÓW NA MORZU PÓŁNOCNEM** przywiózł statek Żeglugi „Cieszyn" w dniu 2 października w ilości 995/1 i 290/2. Całkowity ładunek złożono we własnych magazynach „Mewy" w porcie rybackim.

— **ŚLEDZIE ŚWIEŻE W LODZIE Z HAMBURGA** wyładował w dniu 2 października statek Eckerhardt 353 skrzyń á 50 kg netto z czego 110 skrzyń dla Gdyni a resztę trzema wagonami-lodowniami wysłano na Górny Śląsk. Odbiorcy tych śledzi uskarżają się na niepodstawianie tych statków do portu rybackiego pod Halę i Chłodnię Rybną, co znacznie podraża koszta przeładunku.

— **DUŻE POŁOWY ŚLEDZI BAŁTYCKICH.** W dn. 3 października cały port rybacki roił się od kutrów z Helu, Kuźnicy, Gdyni, ze śledzikami. Całe rodziny rybaków pracują przy wybieraniu śledzików z sieci na pokładzie kutrów rybackich. Cena spadła z 40 zł za 100 kilo na 8 złotych.

— **ZEZWOLENIA NA PRZYWÓZ ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W LODZIE** będą wydawane teraz jedynie dla przywozu drogą morską. Należy się więc liczyć z sezonowem zwiększeniem się importu tych śledzi, używanych przeważnie do wędzenia (na t. zw. biklingi). W piątek dnia 21 września wyładowano ze statku Christian Russ 210 skrzyń á 50 kg netto śledzi świeżych w lodzie. W dniu 25 września statek Samland przywiózł 480 skrzyń tych śledzi. Śledzie te są zakupywane na aukcjach w Altonie i samochodami dowożone są na statek w Hamburgu, skąd linją regularną odchodzą do Gdyni.

— **EKSPORTERZY ŚLEDZI Z DUŃSKICH WYSP FAROE** zainteresowani rynkiem polskim, przybyli do Gdyni z próbną partją śledzi solonych. Są to śledzie zbliżone smakiem i wyglądem do norweskich „Fetheringe". t. zw. tłuste śledzie, które nadają się do przeróbki w wędzarniach lub fabrykach konserw. Wysoka cena, jaką żądają duńscy eksporterzy, stanowi największą przeszkodę dla zaprowadzenia tych śledzi na naszym rynku.

— **POLSKIE ZJEDNOCZENIE RYBAKÓW MORSKICH PRZENIOSŁO SWE BIURA** z Banku Gospodarstwa Krajowego do Hali i Chłodni Rybnej. Przeniesienie tych biur było umożliwione wobec usunięcia się firmy MEWA do własnych pomieszczeń w wykończonym magazynie śledziowym w porcie rybackim.

— **HALA I CHŁODNIA RYBNA WSTRZYMAŁA PRZYJMOWANIE** towarów do komór chłodniczych, wobec zupełnego zapełnienia pomieszczeń. Okazuje się więc gwałtowna potrzeba budowy specjalnej Chłodni Śledziowej dla odciążenia obecnej Chłodni Rybnej. Brak miejsca w Chłodni Rybnej uniemożliwia normalny rozwój polskiego rybołówstwa morskiego oraz importu śledziowego przez Gdynię. Czynniki Rządowe uwzględniając fatalną sytuację portu rybackiego w Gdyni, czynią starania w kierunku wstawienia do budżetu odpowiednich sum na budowę chłodni śledziowej.

— **POSIEDZENIE W WARSZAWSKIEJ IZBIE PRZEM.-HANDLOWEJ** odbyło się w poniedziałek, dn. 1-go października w sprawie wyjaśnienia sytuacji na rynku śledziowym po utworzeniu się monopolu śledziowego w Islandji. Z Gdyni brali udział w posiedzeniu p. wicedyrektor Izby Przem. Handlowej p. J. Kawczyński oraz przedstawiciele firm śledziowych. Na zebraniu byli również obecni przedstawiciele Min. Przem. i Handlu oraz szereg firm śledziowych z całego kraju.

Po szczegółowem omówieniu przebiegu tworzenia się monopolu śledziowego w Islandji oraz przedstawicielstwa tegoż monopolu na Polskę, to jest firmy „Polisland" i polityki cen tegoż przedstawicielstwa, stwierdzono, że w danym wypadku niema działania na szkodę polskiego gospodarstwa. Działalność firmy „Polisland" może mieć dodatnie rezultaty wobec skierowywania na Gdynię całkowitych obrotów tym artykułem.

W międzyczasie szereg poważnych pism odwołało podane uprzednio błędne informacje o rzekomej aferze firmy „Polisland".

Komunikaty

JUBILEUSZ ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

Dnia 23 września rb. minęło lat 15-cie od chwili powołania do życia Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu w Grudziądzu.

Uroczystości jubileuszowe obchodzone będą w Grudziądzu łącznie z Walnym Rocznym Zjazdem Delegatów dnia 2 grudnia rb. — w ramach bardzo skromnych, ale godnych tej żmudnej pracy, jaką Związek pełni od lat 15-tu.

Na tym Zjeździe jubileuszowym nastąpi wręczenie „Odznaki Związkowej" zasłużonym członkom Towarzystw.

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	9. 10.	13. 10.	17. 10.	20. 10.
Śląsk	16. 10.	20. 10.	24. 10.	27. 10.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Rauma — Mantyluoto — Kristinestad — Wasa — Jacobstad — Ixpila — Uleaborg — Kemi,
F. G. Reinhold Ltd.

Do Tallinna i Rygi
F. G. Reinhold Ltd.
Ze względu na niedostarczenie danych przez maklera odjazdu następnego statku nie mogliśmy zamieścić.

Do Rygi (Riga)
Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	8. 10.	13. 10.	10. 10.
Irene	15. 10.	20. 10.	17. 10.

Do Kopenhagi (Copenhagen)
F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 10/11. 10.   s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 17/18. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu
Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 10. — z Gdańska 8. 10.

s/s Marieholm — z Gdyni 13. 10. — z Gdańska 15. 10.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg
Behnke & Sieg
s/s Egon — z Gdyni 8. 10.   s/s Egon — z Gdyni 22. 10.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.
s/s Erna — z Gdyni 8. 10.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 10. s/s Marieholm — z Gdyni 15. 10.

Do Aarhus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 17. 10. — z Gdańska 20. 10.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 10.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 6. 10. s/s Minos — z Gdańska 13. 10.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy lub substytut — z Gdyni 9. 10.

s/s Little Evy lub substytut — z Gdyni 19. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Taki	6. 10.	9. 10.
Christian Russ	9. 10.	13. 10.
Kaete	13. 10.	16. 10.
Albert	20. 10.	23. 10.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 16. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 12. 10. — z Gdańska — 11. 10.

s/s Akershus — z Gdyni 26. 10. — z Gdańska — 25. 10.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen z Gdyni — 13. 10. — z Gdańska 13. 10.

s/s Ursa — z Gdyni 27. 10. — z Gdańska 29. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsam. ..inlandja), ...adji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 9. 10. — z Gdańska 12. 10. s/s Cieszyn — z Gdyni 16. 10. — z Gdańska 19. 10.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek. z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy -- Sailings

	Gdynia	Gdańsk
s/s	poniedziałki i czwartki	środy i soboty
Butt	8. 10.	10. 10.
Oscar Fridrich	11. 10.	13. 10.
Andromeda	15. 10.	17. 10.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to al transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	9. 10.	12. 10.	20. 10.
Cieszyn	16. 10.	19. 10.	24. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 8. 10. — z Gdańska 10. 10. s/s Condor — z Gdyni 18. 10. — z Gdańska 20. 10.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ariadne — z Gdyni 9/10. 10.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 9. 10. — z Gdyni 11. 10.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka

(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 16. 10. — z Gdyni 18. 10.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 9. 10. — z Gdyni 11. 10.

s/s Lwów — z Gdańska 16. 10. — z Gdyni 18. 10.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

Ze względu na niedostarczenie danych przez maklera odjazdu następnego statku nie mogliśmy zamieścić.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre – La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

Ze względu na niedostarczenie danych przez maklera odjazdu następnego statku nie mogliśmy zamieścić.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 16. 10.

Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan - Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 16. 10.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria z Gdyni 25. 10.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 16. 10.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Vikingland — z Gdyni 18. 10. m/s Hemland — z Gdyni 27. 10.
m/s Erland — z Gdyni 30. 10.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Minnequa — z Gdyni 7. 10. s/s Scanstates — z Gdyni 16. 10.

s/s Scanyork — z Gdyni 24. 10.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 24. 10.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Valparaiso — z Gdyni 14. 10.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Atlanta — z Gdańska 6. 10. — z Gdyni 9. 10.
s/s Aura — z Gdańska 18. 10. — z Gdyni 25. 10.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Eastbourne — z Gdyni 6. 10. s/s Titan — z Gdyni 27. 10.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras, Calentta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tysla — z Gdyni 15. 10. s/s Sumatra — z Gdyni 5. 11.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

s/s Neleus — z Gdyni 8/12. 10.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork — 29. 9.		s/s Scanyork — 13. 10.
s/s Sagaporack — 13. 10.		s/s Sagaporack — 27. 10.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 6. 10.	s/s Kościuszko — 18. 10.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 8. 10.	s/s Pułaski — 18. 10

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska“ S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Helsingfors
	Wtorek	Sobota	Środa	Sobota
s/s Cieszyn			10. 10.	13. 10.
s/s Capella	9. 10.	13. 10.	17. 10.	20. 10.

Do Kotki zawijają tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
lub substytut	środy i soboty	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Kaete	10. 10.	13. 10.	16. 10.
Albert	17. 10.	20. 10.	23. 10.
Tattl	20. 10.	23. 10.	27. 10.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	13. 10.	16. 10.	20. 10.

Rummel & Burton

s/s Little Evy lub substytut — z Hamburga — 5. 10. — w Gdyni 10. 10.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Śląsk 13. 10. z Rotterdamu — s/s Chorzów 20. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Andromeda	9. 10.	15. 10.	17. 10.
Condor	13. 10.	18. 10.	20. 10.
Rhea	16. 10.	22. 10.	24. 10

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

s/s Śląsk — z Antwerpji 10. 10. s/s Irisen — Antwerpji 20. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji s/s Condor 11. 10. — w Gdyni — 18. 10.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene	11. 10.	15. 10.	17. 10.	20. 10.
Neptun	18. 10.	22. 10.	24. 10.	27. 10.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	18. 10.	21. 10.	23. 10.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	11. 10.	14. 10.	18. 10.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	4. 10.	7. 10.	10. 10.
s/s Lwów	11. 10.	14. 10.	17. 10.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Stureholm	4. 9.	11. 9.	17. 9.	24. 9.	20. 10.
m/s Trolleholm		18. 9.	25. 9.		24. 10.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Santos	Gdynia	Gdańsk
s/s Bore IX	15. 9.	18. 10.	20. 10.
s/s Mercator	24. 9.	27. 10.	29. 10.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia								Przypuszczalny termin nadejścia
m/s	Pireus	Istambul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Palermo	Gdynia-Gdańsk
Vikingland	23. 9.	10. 9.	17/20. 9.		4. 9.	1—3. 9.			14. 10.
Hemland	3. 9.			14. 9.	25. 9.	6. 9.			18. 10.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — wyszedł z Casablanca 25. 9. — oczekiwany w Gdyni 10/12. 10.